

FASTIGHETS- OCH GATUKONTORET

# Underlag objektsgodkännande



## Innehållsförteckning

1. Sammanfattning.....	3
2. Bakgrund, syfte och mål.....	3
2.1 Bakgrund och syfte.....	3
2.2 Stadens mål.....	4
2.3 Leveransmål.....	4
2.4 Effekter .....	5
3. Projektets omfattning.....	5
3.1 Geografisk avgränsning.....	5
3.2 Detaljplan.....	5
3.3 Kopplingar till andra projekt/linjen.....	5
3.4 Tidigare beslut.....	6
3.5 Genomförande.....	6
3.6 Potentiella föroreningar.....	11
3.7 Osäkerhet och risker.....	12
4. Tidplan.....	12
5. Ekonomi.....	12
5.1 Projektkalkyl.....	12
5.1.1 <i>Utgifter</i> .....	13
5.1.2 <i>Inkomster</i> .....	13
5.2 Likviditet.....	13
5.3 Driftkonsekvenser.....	14
5.4 Budgetavstämning.....	14

## 1. Sammanfattning

Ramavtal 8 – storstad Malmö nedan SSP (Storstadspaketet) innebär sammantaget en kraftfull satsning på hållbar stadsutveckling i en stad som förtätas och som i en inte alltför avlägsen framtid kommer bebos av en halv miljon människor. En stad som behöver gator som tillvaratar, inspirerar, inkluderar och möjliggör för fler.

Detta objektsgodkännande avser Södra Förstadsgatan/Rådmansvången ett stadsutvecklingsprojekt samt cykelobjekt i Storstadspaketets linje 8.

Projektet syftar till att skapa ”En modern grönskande handelsgata skapad för cyklister, fotgängare och nyttotrafik i ett centrum med inbjudande vistelsemiljöer och hög upplevd trygghet.”

Södra Förstadsgatan byggs om fasad till fasad och blir en dubbelriktad cykelgata som endast tillåter motorfordonstrafik i form av nyttotrafik. Cykelgatan omges av träd och planteringar med utökat utrymme för fotgängare samt nya ytor för såväl uteserveringar som nya vistelsemiljöer.

Tekniska nämndens arbetsutskott informerades skriftligen om projektet 2022-10-04. Tekniska nämndens trafikutskott och tekniska nämnden fick muntliga information 2023-03-07 respektive 2023-04-25.

Den totala investeringen för detta objektsgodkännande uppgår till 108 mnkr medan de bedömda inkomsterna för cykel genom statlig medfinansiering enligt ramavtal 8 i Sverigeförhandlingen, uppgår till 19,5 mnkr, vilket ger ett netto om 88,5 mnkr. Driftskonsekvenserna beräknas till 6,7 mnkr brutto och 5,6 mnkr netto.

Kostnaden för hantering av förorenade massor över MKM (Mindre Känslig Markanvändning) bedöms uppgå till 1,7 mnkr.

Utgifterna är bedömda i prisläge september 2023.

Projektets bedömda utgifter finns med i fastighets- och gatukontorets planerade ekonomiska plan.

Entreprenaden är planerad att genomföras i etapper längs gatan med start i slutet av 2025.

## 2. Bakgrund, syfte och mål

### 2.1 Bakgrund och syfte

Berörd del av Södra Förstadsgatan är en gammal stadsgata tillika huvudstråk som sedan långt innan bussen flyttades 2014 har legat i träda. Den domineras idag av biltrafik och människor som rör sig till och från eller passerar igenom. En hårt sliten gata med lämningar från busstrafiken i allt från kantsten till reglering. Trots gatans potential med vackra fasader och en stor mängd näringsidkare längs hela stråket saknas sittplatser, grönska, mötesplatser, gestaltning och möjlighet till upplåtelse. Södra Förstadsgatan brottas med nedskräpning, klotter, fortkörning och handeln går enligt egen utsago mot en ”långsam utarmning”. Trafikmätningar visar att mer än 50% av trafiken på gatan är genomfartstrafik och ytterligare 25% av trafiken kör upp och ner till Triangelns garage via Friisgatan.

Runt omkring gatan har Rådmansvången utvecklats och byggts upp och om. Näringsidkare och fastighetsägare har etablerat sig, bostäder byggts och flöden förändrats. Ca 28 000 människor åker numera till och från Triangelns station på vardagar och 6000 går av och på bussen på Rådmansgatan. Triangelns köpcentrum har årligen mer än 7 miljoner besökare och sjukhusområdet

är i kraftig expansion. Mer än 1800 skolelever samt förskolebarn rör sig dagligen i området och en mängd målpunkter för barn och unga gör att antalet utökas efter skoldagens slut. Rådmansvången visar enligt polisens trygghetsmätningar några av stadens sämsta resultat. Krontäckningsgraden på hela Rådmansvången uppgår till drygt 10 % (2022), inräknat Magistratsparken.

Projektet har utgångspunkt i cykelfrämjande åtgärder med fokus på en lösning som är flexibel och yteffektiv för att möta morgondagens behov i den täta staden.

Projektet syftar också till att utveckla den offentliga miljön och stadsrummet både längs gatans sträckning och i dess omgivande område, Rådmansvången. Gatans sträckning ska enligt översiktsplanen ha ett för staden speciellt fokus; ”Handel, restauranger och annan besöksnäring i cityområdet ska stödjas för att stärka Malmö som besöksort”.

## 2.2 Stadens mål

- Projektet bidrar till uppfyllandet av tekniska nämndens grunduppdrag för kommunens trafik och infrastruktur (jfr med reglementet § 7.)
- Projektet bidrar till uppfyllandet av tekniska nämndens grunduppdrag för förvaltning, utveckling och upplåtelse av kommunens mark, byggnader, anläggningar och vattenområden (jfr med reglementet § 6.) *Nämndens ansvar för utveckling av mark, utöver vad i övrigt anges i detta reglemente, omfattar utformning av det offentliga rummet för att skapa förutsättningar för stadens sociala hållbarhet, så att det offentliga rummet är tillgängligt för alla genom att det offentliga rummet fylls med mötesplatser, stadsliv och aktiviteter. Nämnden ska tillgodose en god stadsmiljö och en förstärkt Malmöidentitet. § 6 (fjärde stycket)*
- Projektet bidrar till uppfyllandet av kommunfullmäktiges mål att Malmö stad ska verka för att öka tryggheten bland malmöborna och för att brottsligheten ska minska
- Projektet bidrar till uppfyllandet av kommunfullmäktiges mål att Malmö ska vara en föregångare när det gäller minskade utsläpp av växthusgaser

## 2.3 Leveransmål

- En cykelfrämjande gata som möjliggör motortrafik med en trafiksäker uppbyggnad som också tillåter allt ifrån ett myller av människor till stilsam avkoppling i skugga
- En gata som i 24 timmars-staden - under dygnets alla timmar - binder samman och relaterar till korsande och parallella stråk samt närheten till kollektivtrafikens knutpunkter för att säkerställa vistelsemiljö, trygghet, jämställdhet, tillgänglighet och upplevelse på Rådmansvången
- Ett starkare prioriterat gångstråk, tillgängligt och framkomligt för alla. En gata att uppleva, vistas på och delta i
- En ombyggnad fasad till fasad som skapar ett modernt och framtida nav mellan en stilsam gågata och Möllans pulserande kvarter, samtidigt som den förlänger stadens centrum – från Centralen till Södervärn
- Med grönska, konst och gestaltning skapas attraktiva, inbjudande gaturum

## 2.4 Effekter

- Binder ihop staden och expanderar centrum
- Vistelsemiljöer och framkomlighet med fokus på barn, unga, äldre och personer med funktionsvariation
- Ökat utrymme för fotgängare
- Ökad trafiktrygghet och säkerhet i trafiken
- Ett cykelstråk som kompletterar, binder ihop och avlastar cykelnätet
- Ökad attraktivitet som bidrar till att stärka Malmö som handels- och besöksort
- Ökad trygghet och delaktighet i stadsrummet
- En ombyggnation som förbättrar hälsa och miljö
- Stadens utvecklingsplan går i takt med andra aktörers utveckling

## 3. Projektets omfattning

### 3.1 Geografisk avgränsning

Projektet omfattar området Rådmansvångens offentliga miljöer, stadsrum och gaturum.



Figur 1. Södra Förstadsgatan/Rådmansvången

### 3.2 Detaljplan

Projektet kan genomföras inom gällande detaljplaner.

Det finns ett planprogram för Triangeln (PP6039) som legat vilande sedan 2013 och enligt SBK ”är det inte planerat att väckas”.

### 3.3 Kopplingar till andra projekt/linjen

Friisgatan 8957 TN-2021-257 Ombyggnad till gångata. Planerad byggstart september 2024.

Föreningsgatan 3383 linje 6.4.

DP5538 (Fastigheten Vesslan 14 hörnet Smedjegatan – Nikolaigatan). I dagsläget finns ingen planerad ombyggnad eller aktör för detaljplanen.

En urban skate-yta planeras längs delar av Klerkgatan hösten 2024.

Budgetuppdrag löpande under 2024 ”utreda och genomföra insatser för ett tryggare, trafiksäkrare och grönare Möllevången”.

### 3.4 Tidigare beslut

2021-06-29 SSP Beslut om projektdirektiv

2022-09-14 AFOM Beslut om projektdirektiv

2022-10-04 Skriftlig information om förstudiearbete i tekniska nämndens arbetsutskott

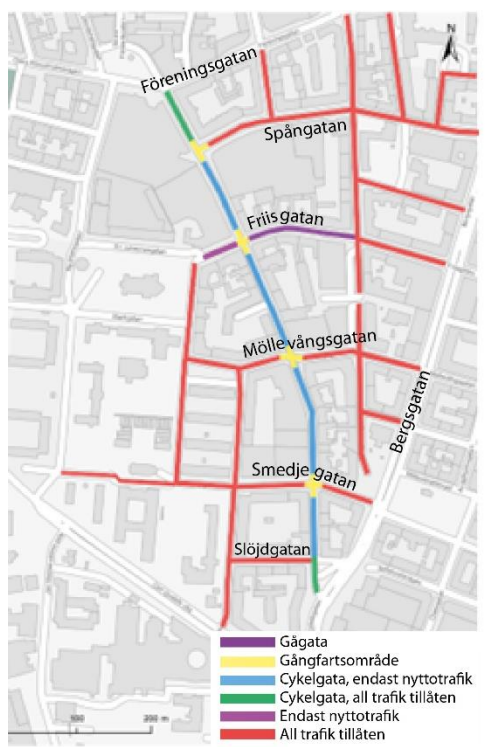
2023-03-07 Information och avstämning i tekniska nämndens trafikutskott

2023-04-25 Information och avstämning i tekniska nämnden

### 3.5 Genomförande

Investeringen innebär en ombyggnation av hela gaturummet mellan fasaderna längs Södra Förstadsgatan, från Föreningsgatan till Bergsgatan.

Hela sträckningens framtida körfält ska regleras som cykelgata, en ny regleringsform sedan 2020. Cykelgatan blir 5 meter bred och dubbelriktad med förbud mot allmän motortrafik. För att möjliggöra nödvändiga leveranser tillåts nyttotrafik i norrgående riktning. Undantag från förbudet görs från Bergsgatan till Slöjdgatan samt från Spångatan till Föreningsgatan/Östra Rönneholmsvägen (gröna sträckor, se figur 2) där allmän motortrafik även fortsättningsvis kommer vara tillåten för att säkerställa ett fortsatt fungerande trafiksystem på Rådmanstvången.

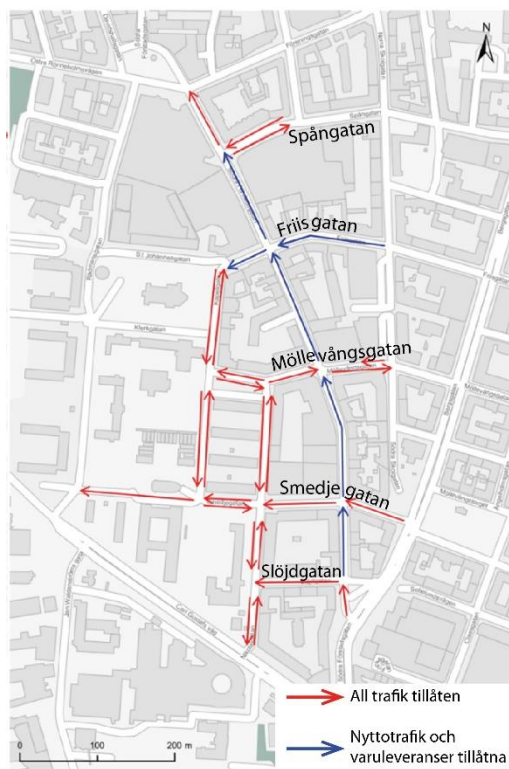


Figur 2. Schematisk överblick av regleringsformer längs Södra Förstadsgatan och angränsande gator.

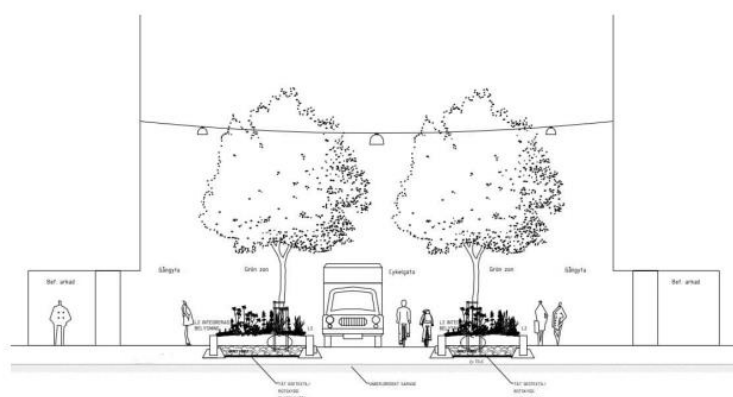
Samtliga korsningar inklusive T-korsningen Södra Förstadsgatan/Spångatan, regleras som gångfartsområde utan signalreglering. Samtliga korsningspunkter, med undantag av Friisgatan, hålls öppna för ”all trafik” för att möjliggöra nödvändig rörelse i området.

Korsningarna höjs upp för att hastighetssäkras och utförs i ett markmaterial som bryter mot körbanan. Reglering för gångfartsområde och byte av markmaterial börjar upp till cirka 15 meter ut från korsningarna, mätt från fasadens hörn.

Möllevångsgatan samt Smedjegatan blir enkelriktade för att minska trafikmängd samt behålla ett välfungerande trafiksystem på hela Rådman svängen.



Figur 3. Schematisk överblick med lösning på trafikföring längs Södra Förstadsgatan och angränsande gator.



Figur 4. Dimensionering gaturum mellan Föreningsgatan och Spångatan. Bild: AFRY

Cykelgatans bredd är dimensionerad så att två cyklister i bredd kan trafikera gatan (figur 4) samtidigt med en varuleverans. Ombyggnaden möter räddningstjänstens behov av uppställningsyta (5m) vid räddningsutövning och utrymning.



Befintlig gatuparkering längs sträckan tas bort och boende och besökare hänvisas till omkringliggande gator, Triangels parkeringsgarage samt privata parkeringshus i närområdet. Parkeringsutredningen TN-2021-1591 visar att ”Rådmansvången har en god tillgång på parkeringsplatser för besökare och boende, även när bilparkering på Södra Förstadsgatan och på intilliggande gator försvinner”.

Antalet lastplatser på gatan utökas från dagens 3 till totalt 6 samt ytterligare 3 på angränsande gator för att bättre möta handelns behov och önskemål. Initialt och på prov införs ingen tidsbestämd reglering för nyttotrafiken med förhoppning att det ska fördela flödet jämnt över dygnets timmar.

Fler cykelställ placeras strategiskt längs hela sträckan, särskilt i anslutning till korsningar och ytor säkerställs med plats för delad mikromobilitet; elcyklar, elsparkcyklar, lådcyklar och liknande som uthyrningsoperatörer tillhandahåller på allmän platsmark.



Figur 5. Visualisering korsningen Södra Förstadsgatan/Friisgatan

Förslaget bedöms minska biltrafikflödet med cirka 75–90 % längs med den sträcka där allmän motorfordonstrafik begränsas. Förändringen kommer påverka trafikens framkomlighet också i andra delar av trafiksystemet. Det omgivande nätet har god kapacitet att ta emot tillkommande trafik.

Genom att reglera Södra Förstadsgatan som cykelgata avlastas parallella cykelstråk samtidigt som det knyter samman cykelnätet i hela området och skapar en starkare koppling mellan Södervärn och Davidshallsgatan.

Entreprenaden är planerad att genomföras i etapper längs gatan med start i oktober 2025.





Figur 6. Visualisering Södra Förstadsgatan mellan Möllevångsgatan och Smedjegatan

”En modern grönskande handelsgata skapad för cyklister, fotgängare nyttotrafik och i ett centrum med inbjudande vistelsemiljöer och hög upplevd trygghet.”

En stor del av förändringen för gatan och området skapas genom grönska.

Körbanan anläggs med en svagt böljande sträckning som gör att gångbana, vistelseytor och grönska kan anpassas efter gatans olika förutsättningar. Gångbanan skiljs från körbanan med en fasad kantsten som tillsammans med grönska, planteringar och vistelseytor skapar ett naturligt ledstråk för fotgängare längs fasaderna.

Nya ytor för uteserveringar skapas och näringen har visat stort intresse för möjligheten att utveckla verksamheten ut i gaturummet.

Det skapas ytterligare ca 10 nya ”allmänna vistelseytor”; flexibla ytor som kan användas och ständigt omvandlas till allt från mikro-arrangemang, mötesplatser, utställningar eller framtida mobilitetsslag.

Både ytor för uteserveringar och de allmänna vistelseytorna har stor flexibilitet vad gäller omvandling och användande. Uteserveringarna knyts till och värnar om befintliga verksamheter samtidigt som vistelseytorna inte har någon direkt koppling till enskild verksamhet utan ska kunna användas av fler. Här finns också möjlighet för handelsgatans aktörer att hitta nya sätt att synas i stadsrummet. På så sätt skapas förutsättningar för att Södra Förstadsgatan blir ett demokratiskt rum där gatan och vad den erbjuder är tillgängligt för fler.

Ett nytt belysningskoncept har tagits fram vars syfte är att öka den upplevda tryggheten, stärka orienterbarheten och skapa en attraktiv stadsmiljö under dygnets alla timmar.

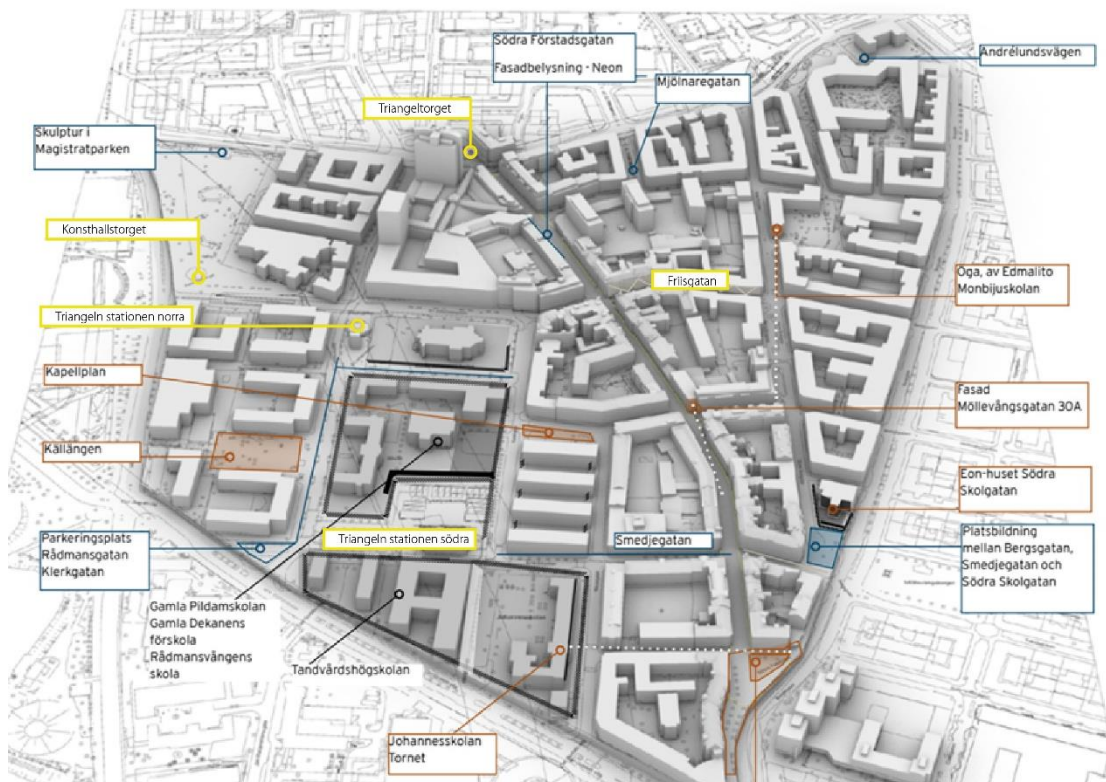


*Figur 7. Visualisering Södra Förstadsgatan från Triangeltorget*

Arbetet med framför allt trygghetsskapande åtgärder på Rådmansvången har pga. det uttalade behovet startat upp under 2023 med ny belysning i anslutning till Södra Fisktorget; på själva torget, på anslutande delar från Södra Förstadsgatan och på cykelbanan mot Södervärn. Kapellplan och Klerkgatan färdigställdes i december (figur 9).

Detaljprojektering gällande belysningskoncept för Smedjegatan, Källängen samt Södra Förstadsgatans linspänning är genomförd och arbetet med dom två förstnämnda startar upp under tidig vår.

Fortsatta insatser kommer fortgå parallellt med projektets fortsatta planeringsarbete och genomförande samt löpande utvärderas tillsammans med berörda parter gällande Rådmansvångens trygghet.



### Markeringar

- — Föråldrad eller ur funktion
- — Stort behov av platsförbättringar
- — Förbättringsbehov vad gäller mörkerorientering
- — Plats med god belysning

Figur 8. Belysningsanalys Rådmanstorg

Det fortsatta trygghetsarbetet med tillhörande insatser för ökad vistelsekvalité kommer fokuseras runt följande platser:

- Södra Fisktorget
- Hundrastplatsen vid vändplatsen på Södra Skolgatan
- Kapellplan
- Skolorområdet Rådmanstorgens skola
- Smedjegatan samt korsningspunkten Smedjegatan/Nikolaigatan
- Källängen
- St Johannesplan
- Klerkgatan

### 3.6 Potentiella föroreningar

I oktober 2022 genomförde AFRY en miljöteknisk markundersökning med syfte att undersöka förekomsten av markföroreningar inom det aktuella området.

Generellt förekommer fyllnadsmassor mellan 1–1,5 meter under markytan. Utförd undersökning visar på förekomst av de föroreningar som kan förväntas i fyllnadsmassor i stadskärnan. Utifrån



analysresultaten som erhållits bedöms det inte föreligga oacceptabla miljö- och hälsorisker vid nuvarande markanvändning (MKM-område).

Provtagningar har fokuserat i enlighet med det faktum att inget arbete av ledningsägare ska genomföras i samband med entreprenad.

### 3.7 Osäkerhet och risker

Eftersom den miljötekniska markundersökningen endast varit översiktlig finns det en risk att föroreningssituationen varierar över området och i delar kan vara värre än vad tidigare undersökning visat. Om ej tidigare känd förorening påträffas under entreprenaden kan det bidra till tidsförlängning och fördröjning beroende på hur omfattande föroreningssituationen är.

Utöver det kan tillsynsmyndigheten göra en annan bedömning avseende provtagning och omfattningen av provtagningen vilket kan innebära kompletterande undersökningar.

Projektet är beläget i centrala Malmö där många människor rör sig, lever och verkar. Kostnader för avspärning och anpassning till boende och näring kan öka i relation till bl. a. genomförandetid i entreprenad.

Tidplan och kostnader kan påverkas av konsult- och entreprenadmarknadens möjlighet att lägga anbud och leverera på de stora volymer som upphandlas under Storstadspaketets genomförandetid.

## 4. Tidplan

Händelse	Tidpunkt
<b>BG2 Godkännande i styrgrupp att gå upp med objektsgodkännande till TN</b>	<b>December 2023</b>
Projektering	Vår 2024 - Vår 2025
Entreprenad	Höst 2025 - Höst 2026
<b>BG3 Godkännande i styrgrupp att gå upp med slutrapport för projektfasen</b>	<b>Höst 2027</b>
Garantifas	2027–2029

## 5. Ekonomi

### 5.1 Projektkalkyl

Den totala investering för detta objektsgodkännande uppgår till 108 mnkr medan de bedömda inkomsterna för cykel genom statlig medfinansiering enligt ramavtal 8 i Sverigeförhandlingen, uppgår till 19,5 mnkr vilket ger ett netto om 88,5 mnkr.

Driftskonsekvenserna beräknas till 6,7 mnkr och 5,6 mnkr netto.

Projektet går in under två kategorier, Offentlig miljö och storstadspaketet i Tekniska nämndens investeringsportfölj. Detta innebär två projektnummer och två kalkyler. Projektnummer för Storstadspaketet är 3411. Projektnummer för Offentlig miljö är 9475.

Beläggningsprogrammet (projekt 6119) finansierar ytterligare 3,6 mnkr för entreprenadkostnader som sedan tidigare är objektsgodkänt och inte ingår i nedan kalkyl.

Projektkalkyl Investering - allmän plats	Total	3411	9475
Investeringsbidrag	19 500	19 500	
<b>Summa inkomster</b>	<b>19 500</b>	<b>19 500</b>	<b>0</b>
Entreprenad	-63 000	-42 000	-21 000
Hantering av massor över MKM	-1 700	-1 300	-400
Projektering	-8 500	-6 000	-2 500
Förprojektering	-700	-500	-200
Byggledning	-2 900	-2 100	-800
Utredningar	-2 200	-1 350	-850
Rivning av byggnad / konstruktion			
Plankostnad			
Kreditivränta			
Intern tid	-12 000	-12 000	
Oförutsett	-17 000	-12 750	-4 250
<b>Summa utgifter</b>	<b>-108 000</b>	<b>-78 000</b>	<b>-30 000</b>
<b>Projektnetto</b>	<b>-88 500</b>	<b>-58 500</b>	<b>-30 000</b>

### 5.1.1 Utgifter

Den totala utgiften för detta objektsgodkännande beräknas till 108 mnkr. Största utgiften i objektsgodkännandet är entreprenad som är beräknad till 63,7 mnkr.

De upparbetade investeringsutgifterna till och med nov 2023 är 4,7 mnkr och består av utredningar och interntid.

Åtgärder om 30 mnkr ingår inte i Ramavtalet 8 Storstadspaketet och innebär att Malmö Stad därmed finansierar 100 % av dessa.

Kostnaden för hantering av förorenade massor över MKM (Mindre känslig Markanvändning) bedöms uppgå till 1,7 mnkr. Avsättning för denna kostnad kommer att göras i samband med att beslut om detta objektsgodkännande är taget, avsättningen innebär en negativ resultatpåverkan.

Utgifterna är bedömda i prisläge september 2023.

### 5.1.2 Inkomster

Den totala inkomsten i objektsgodkännandet uppgår till 19,5 mnkr. Inkomsterna är beräknade på 25 % på statlig medfinansiering för cykelåtgärder enligt Ramavtal 8 Storstadspaketet.

## 5.2 Likviditet

Likviditetsbehov Tkr

År	Inbetalningar	Utbetalningar	Summa
2022		-3 700	-3 700
2023		-1 500	-1 500
2024	2 300	-15 600	-13 300
2025	1 800	-16 000	-14 200
2026	10 200	-67 200	-57 000
2027	5 200	-4 000	1 200
<b>Summa</b>	<b>19 500</b>	<b>-108 000</b>	<b>-88 500</b>

### 5.3 Driftkonsekvenser

Driftkonsekvenser Tkr

<i>Allmän platsmark</i>			<i>Kvartersmark</i>		Netto
År	Intäkt	Kostnad	Intäkt	Kostnad	
2027	1 100	-6 700			-5 600
					0
					0
					0
					0
					0
Summa	1 100	-6 700	0	0	-5 600

Totala driftskostnader (drift, underhåll, kapital) beräknas uppgå till 6,7 mnkr brutto och 5,6 mnkr netto för Fastighets- och gatukontoret. Vid beräkning av kapitalkostnaden har internräntesats på 2,5% använts, avskrivningstiden är beräknad på 30 år. Drift och underhåll beräknas med schablon om 0,5 %.

### 5.4 Budgetavstämning

Projektets bedömda utgifter finns med i fastighets- och gatukontorets planerade ekonomiska plan.